

Advies

Missie en visie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

Brussel, 25 mei 2012

Adviesvraag: Advies missie en visie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen
Adviesvrager: Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag: 23 april 2012
Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 25 mei 2012

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
Inleiding.....	5
Advies.....	6
1. Algemeen	6
2. Bespreking missie	6
3. Bespreking visie	7
3.1. Visie vanuit maatschappelijke doelstellingen	7
3.2. Strategische keuzes maken	8
3.3. Korte en lange termijn.....	9
3.4. Focus op hoofdlijnen.....	10
Overzicht adviezen en nota's	11

Krachtlijnen van het advies

De MORA vindt het positief dat voorgelegde missie voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen vertrekt vanuit de principes uit het Mobiliteitsdecreet van 2009 en oog heeft voor de globale maatschappelijke uitdagingen. De kernbegrippen en uitgangspunten uit de missie krijgen echter geen consequente doorvertaling in de visie.

De visie is te sterk gericht op het werkdomein van de Vlaamse overheid waardoor een aantal uitdagingen van strategisch belang onderbelicht zijn. De voorgelegde visietekst is geen wervend verhaal voor maatschappelijke dynamiek en verandering. Het document is te omvattend, legt te weinig focus en bestaat uit een mix van strategische keuzes, operationele aspecten, concrete maatregelen en kritische succesfactoren.

De MORA pleit de visietekst te herwerken om duidelijker en op een meer systematische manier aan te geven hoe Vlaanderen vanuit de huidige situatie stapsgewijs (2020, 2030, 2050) tot de gewenste visie zal komen. De MORA stelt voor om de visie op te bouwen vanuit volgende maatschappelijke doelstellingen:

- Verminderen transportintensiteit door maatschappelijke en ruimtelijke organisatie
- Beheersen volume ontwikkeling
- Duurzame modal split door de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden: STOP en co-modaliteit als leidende principes
- Vervoer efficiëntie verhogen
- Verkeersveiligheid verhogen
- Internalisering van externe kosten, mogelijks door toepassing van principes de “gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt”
- Gegarandeerd minimaal vervoersaanbod (inclusie)

De MORA vraagt de Vlaamse Regering prioriteiten aan te brengen in functie van deze te bereiken doelstellingen. De MORA pleit om de visietekst zuiver te houden op wat essentieel toebehoort tot de visie en verwacht dat bij de verdere politieke besluitvorming over de visietekst de onzuiverheden uit de tekst gefilterd worden. De samenhang en wisselwerking met het beleidsplan Ruimte Vlaanderen moeten bewaakt worden.

De MORA waardeert dat hij in deze fase van het planningsproces de kans krijgt zich uit te spreken over de missie en visie. Dit zou de mogelijkheid moeten geven aan de Vlaamse Regering om maximaal de bekommernissen van het mobiliteitsmiddenveld mee te nemen in de verdere opmaak van het richtinggevende deel. De MORA vraagt zich af of dit kan binnen het voorziene tijdsbestek. De Raad uit zijn bezorgdheid over een tijdige realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen met respect voor de decretaal voorziene ruimte voor maatschappelijk debat. Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat eind 2012 het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief moet goedgekeurd zijn door de Vlaamse Regering en dit na een ruim participatietraject. De Raad wenst snel duidelijkheid te krijgen op het verdere verloop van het planningstraject en de timing voor openbaar onderzoek en de adviesperiode voor de SAR's.

Inleiding

De MORA ontving op 23 april 2012 van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, de vraag advies uit te brengen over de missie en visie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De MORA waardeert dat hij in deze fase van het planningsproces de kans krijgt zich uit te spreken over de missie en visie. De voor advies voorgelegde missie en visie kreeg nog geen formele goedkeuring van de Vlaamse Regering. Dit geeft de mogelijkheid aan de Vlaamse Regering om maximaal de bekommernissen van het mobiliteitsmiddenveld mee te nemen in de verdere opmaak van het richtinggevende deel (strategische doelstellingen, operationele doelstellingen, kritische succesfactoren en actieplan).

De missie en visie zijn slechts een onderdeel van het richtinggevend gedeelte. Om ten gronde een uitspraak te doen over visie en missie moet de MORA zicht hebben op alle aspecten van het richtinggevend gedeelte, dus inclusief strategische en operationele doelstellingen, kritische succesfactoren en actieplan. De MORA zal zoals decretaal bepaald aan het eind van het openbaar onderzoek zijn globaal advies geven over het richtinggevend deel.

De MORA ziet de voor advies voorgelegde tekst als een werkdocument. De MORA geeft in voorliggend advies enkel in hoofdlijnen aan wat hij verwacht van de missie en visie. De Raad geeft feedback over de strategische kernopdrachten voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en de hoofdlijnen voor het langetermijnperspectief inzake het mobiliteitsbeleid zodat die ook kunnen meegenomen worden bij de vertaling ervan in doelstellingen en in het actieplan.

Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat eind 2012 het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief moet goedgekeurd zijn door de Vlaamse Regering en dit na een ruim participatietraject. De vaststelling dat de Vlaamse Regering zich op dit moment nog niet heeft uitgesproken over de missie en visie, zijnde de basis voor het richtinggevende gedeelte, verontrust de MORA. Dit betekent immers dat op heel korte termijn de missie en visie nog moeten doorvertaald worden in strategische doelstellingen, operationele doelstellingen, kritische succesfactoren en een actieplan.

De MORA vraagt zich af of een tijdige realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen met de decretaal voorziene ruimte voor maatschappelijk debat nog haalbaar is. De Raad wenst snel duidelijkheid te krijgen op het verdere verloop van het planningstraject en de timing voor openbaar onderzoek en de adviesperiode voor de SAR's. De Raad uit zijn bezorgdheid over het tijdsbestek waarin het participatietraject moet gerealiseerd worden.

Advies

1. Algemeen

De MORA heeft de voorbije jaren reeds op verschillende momenten in het traject tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen de kans gekregen zich al dan niet formeel uit te spreken over voorbereidende teksten.¹ De standpunten die de MORA daarin formuleerde vormen nog steeds het vertrekpunt voor zijn advies.

De MORA is verheugd dat rekening is gehouden met heel wat aspecten die in zijn eerdere adviezen werden aangedragen. De grote maatschappelijke uitdagingen zoals opgenomen in de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling vormen het vertrekpunt van de missie. De tekst besteedt aandacht aan de veranderende rol van de overheid. Ook aan de vraag om processen in aangrenzende beleidsdomeinen en met name ruimtelijke ordening en milieu op te nemen, werd in bepaalde mate aan tegemoet gekomen. Verder komen aspecten zoals bijvoorbeeld fiscaliteit en prijsbeleid, ICT, parkeerbeleid, logistieke processen al ruimer aan bod dan in de ontwerp teksten van het informatieve deel waarover de MORA advies gaf op 24 juni 2011. Niettemin ziet de MORA nog aandachtspunten.

2. Bespreking missie

De voor advies voorgelegde missie is een krachtige beschrijving van de uitgangspunten voor het Vlaams mobiliteitsbeleid. Het vertrekt van de principes uit het Mobiliteitsdecreet van 2009 en heeft oog voor de globale maatschappelijke uitdagingen (link met de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling) alsook voor een beleidsdomeinoverschrijdende aanpak (link naar het beleidsplan Ruimte Vlaanderen). De samenhang en wisselwerking met het beleidsplan Ruimte Vlaanderen kan beter. Uit de missie en visie blijkt onvoldoende dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen een bijdrage zal leveren aan de metropoolgedachte van het beleidsplan Vlaanderen, laat staan aan het “netwerk van wereldklasse”, zoals het groenboek beleidsplan Ruimte Vlaanderen onze regio voorstelt. Een betere afstemming van beide plannen is noodzakelijk.

De MORA gaat akkoord om welvaartscreatie, inclusie en duurzaamheid als 3 kernbe-grippen naar voor te schuiven.

Mobiliteit beheersen wordt in de missie naar voor geschoven als de uitdaging in het kader van duurzame mobiliteit. Dit moet bereikt worden door werk te maken van een maatschappelijke en ruimtelijke organisatie die er voor zorgt dat onze transportintensiteit verbetert door:

- De noodzaak tot verplaatsen te verminderen

¹ In bijlage vindt u een overzicht van adviezen en nota's die de MORA reeds eerder uitbracht met betrekking tot het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

- Het gebruik van ruimtezuinige en milieuvriendelijke vervoersalternatieven te ondersteunen
- Multimodaliteit bevorderen

De MORA gaat akkoord met die benadering (zie ook 3.1), maar vraagt daaraan het streven naar efficiëntie en verkeersveiligheid als uitgangspunt toe te voegen.

3. Bespreking visie

De kernbegrippen en uitgangspunten uit de missie krijgen geen consequente doorvertaling in de visie. De visietekst is sterk opgebouwd rond het beheer van de netwerken en knooppunten en de werking van de operatoren en infrabeheerders. De structuur die daarbij gevolgd wordt:

- Robuust en samenhangend
- Efficiënt verknoopt
- Intelligent
- Hoge gebruikerskwaliteit
- Optimaal benut
- Groen en energie-efficiënt

De visie is daarmee vooral gericht op de overheid. Het stelt de overheid centraal in een structuur die nauw aansluit bij de opdrachten van het departement Mobiliteit en Openbare werken en de aan mobiliteit verbonden EVA's en IVA's. Hierdoor mist de visietekst een aantal strategische aspecten voor het mobiliteitsbeleid. De MORA pleit ervoor de visie uit te breiden met het perspectief van de gebruiker.

De focus op het werkdomein van de Vlaamse overheid maakt dat het geen wervend verhaal is voor maatschappelijke dynamiek en verandering. De gebruikers, burgers, bedrijven, verenigingen en andere actoren die steeds meer in complexe samenwerkingsverbanden moeten gaan opereren, blijven nagenoeg buiten beeld.

De MORA denkt bijvoorbeeld aan een visie op het verplaatsingspatroon van Vlamingen, de wijze waarop de logistieke keten moet veranderen, de samenstelling van het voertuigenpark, Ook socio-culturele en technologische ontwikkelingen zijn nog onvoldoende vertaald in de visie. Verder ontbreekt in de visie de aandacht voor externe fenomenen zoals bijvoorbeeld plotse schommelingen en sterke stijgingen in energieprijzen en hoe het Vlaams mobiliteitssysteem in staat moet zijn hierop in te spelen of te anticiperen.

3.1. Visie vanuit maatschappelijke doelstellingen

De MORA stelt voor de benadering open te trekken. De MORA pleit er voor om de visie op te bouwen op basis van de doelstellingen uit de missie en de inleiding van de visietekst. Voor de Mobiliteitsraad is een transitie naar een duurzamere maatschappelijke

lijke en ruimtelijke organisatie een noodzakelijke eerste vereiste om tot een duurzame mobiliteit te komen. Door het ingrijpen op vlak van maatschappelijke en ruimtelijke organisatie kan de impact van transport op onze samenleving verminderen. Hierdoor stijgt de efficiëntie van maatregelen met betrekking tot het beheersen van het transportvolume en de modale keuze. Op hun beurt zullen maatregelen voor het verbeteren van de vervoersefficiëntie en het verhogen van de verkeersveiligheid sneller en goedkoper kunnen ingevoerd worden. Bijkomend zou ingewerkt kunnen worden op de internalisering van externe kosten, mogelijks door toepassing van principes de “gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt”.

De MORA pleit er voor om de visietekst uit te bouwen op basis van volgende strategische doelstellingen:

- Verminderen transportintensiteit door maatschappelijke en ruimtelijke organisatie
- Beheersen volume ontwikkeling
- Duurzame modal split door de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden: STOP en co-modaliteit als leidende principes
- Vervoersefficiëntie verhogen
- Verkeersveiligheid verhogen
- Internalisering van externe kosten, mogelijks door toepassing van principes de “gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt”
- Gegarandeerd minimaal vervoersaanbod (inclusie)

3.2. Strategische keuzes maken

De visietekst geeft een onvoldoende duidelijk beeld van hoe mobiliteit duurzaam moet ingevuld worden tegen 2020 of 2050. De huidige tekst is nog te veel een menukaart. Er worden geen keuzes gemaakt. De visie dient ook aan te geven op welke manier lessen getrokken wordt uit het verleden: welke beleidsformules uit het verleden die niet de gewenste resultaten opleverden worden verlaten en welke nieuwe komen er in de plaats. De MORA vraagt de Vlaamse Regering nog prioriteiten aan te brengen in functie van de hierboven te bereiken doelstellingen.

De MORA verwijst bijvoorbeeld naar:

- Blz 6: “Voor wat het waterwegennet betreft, vrijwaren we, waar economisch verantwoord, de economische functie van de kleinere waterwegen en schakelen we ze nog meer en beter in is als alternatief voor het vrachtverkeer over de weg.” De visietekst maakt geen onderscheid tussen de functie van de hoofdwaterwegen en de kleine waterwegen. De MORA vindt dat de visie een strategische keuze moet maken over de rol van de verschillende waterwegen in het netwerk. Het uitgangspunt hierbij moet het versterken van de positie van de binnenvaart zijn en het ondersteunen van grote stromen. De MORA pleit om te kiezen voor het maximaal inzetten op het hoofdwaterwegennet en eerst de capaciteitsproblemen daarop op te lossen.

- Uit de publieke consultatie rond het Mobiliteitsplan Vlaanderen bleek dat Vlamingen verkeersveiligheid voorop plaatsen.² Een zelfde prioriteit voor het thema vindt de MORA niet terug in de opbouw van de visietekst. Verkeersveiligheid wordt enkel uitgewerkt als passage in het onderdeel van een robuust en samenhangend netwerk op blz 8. De MORA stelt voor om ook verkeersveiligheid als strategische doelstelling op te nemen (zie 3.1).
- blz 10: “In het goederenvervoer maken we werk van een netwerk van intermodale terminals en zetten we in op de verdere uitwerking van het concept “extended gateways”...die bij voorkeur bi- of trimodaal ontsloten zijn”. Het concept “extended gateways” vertrekt vanuit een netwerk van terminals. De strategische visie die de MORA verwacht, bepaalt vanuit de goederenstromen hoe deze optimaal en gebundeld naar het hinterland gebracht kunnen worden en bouwt van daaruit een netwerk op. Vanuit economisch, ecologisch en maatschappelijk standpunt gezien, zal er maar draagvlak zijn voor een beperkt aantal multimodale terminals in Vlaanderen. De visie zou moeten bevatten waar deze vanuit mobiliteitsstandpunt best worden ingepland om een wildgroei te vermijden.
- Blz 20 “Om op termijn tot een drastische vermindering van de emissies en een verhoogde energie-efficiëntie te komen, dienen alternatieve en minder milieubelastende brandstoffen en energie-efficiënte voer- en vaartuigen gestimuleerd te worden. (...) We denken hierbij in de eerste plaats aan elektrische voertuigen maar sluiten ook andere technologieën niet bij voorbaat uit.” De tekst over groen en energie-efficiënt vervoer blijft erg vaag en bevat geen concrete ambitie ten aanzien van de verschillende alternatieve aandrijftechnieken zoals onder meer de elektrische voertuigen. De tekst verwijst naar Europese doelstellingen en beleid, maar dit wordt niet vertaald in een visie op hoe het (bestaand) Vlaams voertuigenpark moet evolueren.

3.3. Korte en lange termijn

Het voor advies voorgelegde document tracht de visie weer te geven op een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit voor Vlaanderen met als horizon 2050. De visietekst houdt echter het langetermijnperspectief niet systematisch aan. Op bepaalde momenten worden algemene principes en streefbeelden aangehaald, dan weer heel concrete aspecten en maatregelen voor de korte termijn.

- Bv blz 11-14 intelligent: beschrijving van ITS-systemen die nu reeds gekend zijn zoals onder meer het e-callsysteem
- Bv blz 15: Het invoeren van een mobiliteitsbudget is een voorbeeld van een concrete maatregel, terwijl niet wordt aangegeven in welke visie dit past. Het is een maatregel die op korte termijn een aanzet kan zijn om rationeler om te gaan met de wagen, maar het is niet duidelijk of dit ook op lange termijn (2050) nog steeds een belangrijk instrument zal zijn. Het is een maatregel die thuishoort in een actieprogramma.

² Persmededeling van 13 oktober 2011 van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits: <http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be/20111013-persbericht.pdf>

De MORA pleit om duidelijker en op meer systematische manier aan te geven hoe vanuit de huidige situatie stapsgewijs (2020, 2030, 2050) tot de gewenste visie te komen. Dit kan bijvoorbeeld door net zoals bij een scenario-opbouw een wervend verhaal te vertellen. De Mobiliteitsraad mist bijvoorbeeld een visie op hoe en in welke tempo de penetratiegraad van elektrische voertuigen (en andere milieuvriendelijke alternatieven) zal verhoogd worden. In de visie moet de strategie beschreven staan, in het actieprogramma kan dat vertaald worden in concrete maatregelen.

Het is belangrijk aan te geven hoe de huidige situatie die niet duurzaam is, zal omgebogen worden in de gewenste situatie, er rekening mee houdend dat we niet van niets vertrekken, maar met een historisch passief zitten: bestaande ruimtelijke structuur, wegennet, voertuigenpark, Voor de MORA wordt dit onder meer aangegeven in de doelstellingen van Pact 2020.

3.4. Focus op hoofdlijnen

Het document is te omvattend, legt te weinig focus en bestaat uit een mix van strategische keuzes, operationele aspecten, concrete maatregelen en kritische succesfactoren. De MORA verwijst bijvoorbeeld naar:

- Blz 8: “Om te komen tot een hoger niveau van verkeersveiligheid (waarbij we streven naar een slachtoffervrij systeem)...” In deze zin staat de ambitie om te werken naar een slachtoffervrij systeem slechts tussen haakjes. De MORA vindt dit van strategisch belang en mag dan ook duidelijker als uitgangspunt naar voor gebracht worden in de visie.
- blz 13 voorbeeld van een overbodige operationele doelstelling “ Voor de realisatie van informatiediensten is een partnerschap vereist tussen de publieke sector en privésector.”
- blz 9 Kritische succesfactor: van de federale overheid verwachten we...

De MORA pleit om de visietekst zuiver te houden op wat essentieel toebehoort tot de visie. De MORA verwacht dat bij de verdere politieke besluitvorming over de visietekst de onzuiverheden uit de tekst gefilterd worden.

Overzicht adviezen en nota's

Overzicht van adviezen en nota's van de MORA in het kader van het in opmaak zijnde mobiliteitsplan Vlaanderen:

- 31 maart 2008 Advies met betrekking tot Greenpaper decreet mobiliteitsbeleid
- 24 oktober 2008 Advies met betrekking tot het decreet Mobiliteitsbeleid
- 27 oktober 2009 Advies met betrekking tot ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden ten behoeve van een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen
- 28 april 2010 Advies met betrekking tot het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010
- 22 oktober 2010 Advies met betrekking tot de evaluatie Mobiliteitsplan Vlaanderen 2003
- 28 januari 2011 Feedbacknota met betrekking tot Deel 1 van het Informatief deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- 25 maart 2011 Nota aan planningscommissie met overzicht adviezen MORA
- 5 mei 2011 Brief naar Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, in verband met het participatietraject
- 24 juni 2011 Advies met betrekking tot het Informatief deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- De MORA ontving op 28 maart 2012 een brief van de planningscommissie met duiding over wat planningscommissie onthoudt uit het MORA-advies over het Informatief deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.